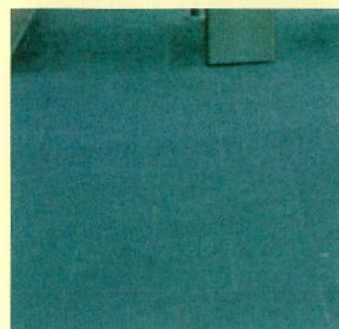
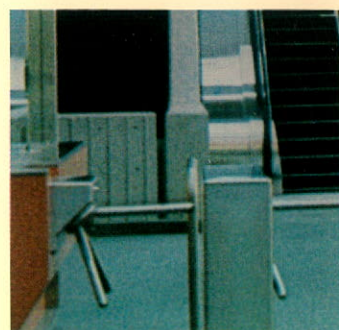
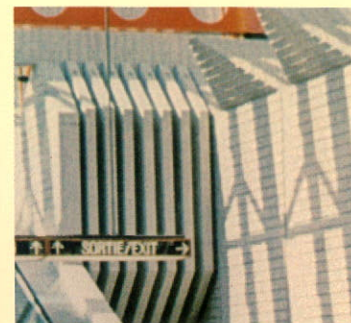
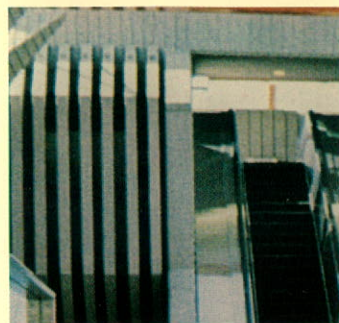
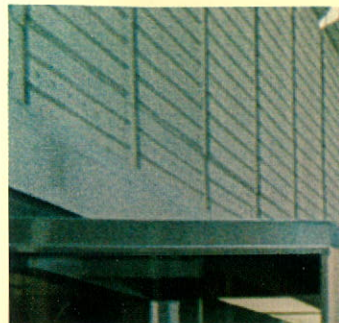


COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL / MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION



RAPPORT ANNUEL 1976 ANNUAL REPORT

RAPPORT ANNUEL 1976 ANNUAL REPORT



EXERCICE FINANCIER
DU 1er JANVIER 1976 AU 31 DÉCEMBRE 1976

FOR THE PERIOD
FROM JANUARY 1, 1976 TO DECEMBER 31, 1976



Lawrence Hanigan

Président-directeur général / Chairman and General Manager

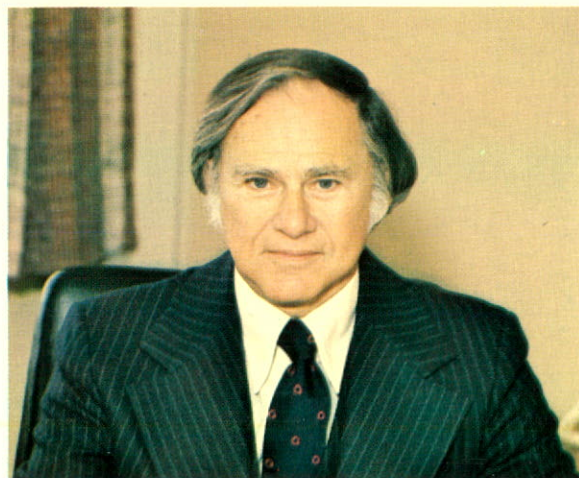
Robert Hainault, c.m.

Commissaire / Commissioner



Armand Lambert, c.a.

Commissaire / Commissioner



Rapport financier

Financial report

Etat des revenus et dépenses

Les revenus d'exploitation de l'exercice terminé le 31 décembre 1976 sont de \$110,415,745 et les dépenses s'élèvent à \$172,711,313; il en résulte un excédent des dépenses de \$62,295,567 sur les revenus d'exploitation. Cet excédent des dépenses est réparti entre la Province et les municipalités desservies. Pour l'année 1976, la Province absorbera \$34,262,562, soit 55% du déficit, et la contribution des municipalités est de \$28,033,005. Compte tenu d'un excédent de répartition du déficit 1975 de \$2,351,772, le montant à répartir entre les municipalités est de \$25,681,233. Conformément à l'article 308 de la loi de la Communauté urbaine de Montréal, la contribution des municipalités est répartie en proportion de l'évaluation des biens-fonds et elle est recouvrable dans les 45 jours du dépôt du rapport des vérificateurs de la Commission. Le déficit de l'exercice 1976 représente une augmentation de \$15,260,137 sur l'exercice 1975, les revenus d'exploitation dépassant de \$27,090,223 les résultats de 1975, et les dépenses ayant augmenté de \$42,350,360.

Durant l'année 1976, nous avons transporté 304.4 millions de voyageurs pour des revenus de \$104.3 millions comparativement à 264.3 millions de voyageurs rapportant \$78.4 millions en 1975. L'augmentation de 40.1 millions de voyageurs de 1975 à 1976 provient d'une augmentation réelle de 30.2 millions dans le nombre de voyageurs et d'un changement dans la méthode d'évaluation de certaines recettes.

L'augmentation réelle de 30.2 millions est attribuable à la suspension de service durant 25 jours en 1975 à cause de diverses grèves des employés (17.7 millions), à la tenue des Olympiques durant l'été 1976 (6.4 millions), à l'ouverture du prolongement du secteur est du Métro en juin 1976 (4.4 millions) ainsi qu'à la continuité de la tendance à la hausse dans le nombre de voyageurs (1.7 million), tendance qui n'a pas été affectée par l'augmentation de tarif du 12 octobre 1975.

Statement of Revenue and Expenditures

The operating revenue for the financial year ended December 31, 1976 is \$110,415,745 and the expenditures amount to \$172,711,313, resulting in an excess of expenditures over revenue of \$62,295,567. This excess must be shared between the Province and the municipalities served. For the year 1976, the Province will absorb \$34,262,562, which is 55% of the deficit and the share of the municipalities is \$28,033,005. Considering an excess in the apportionment of the 1975 deficit in the amount of \$2,351,772, the amount to be shared between the municipalities is of \$25,681,233.

In conformity with article 308 of the Montreal Urban Community Act, the contribution is shared among the municipalities served in proportion to property valuation and is recoverable within 45 days after the deposit of the report of the Commission's auditors. The deficit for 1976 represents an increase of \$15,260,137 over the 1975 financial year. The operating revenue exceeds by \$27,090,223 the 1975 results and expenditures have increased by \$42,350,360.

During the year 1976, we carried 304.4 million passengers for an income of \$104.3 million, compared to 264.3 million passengers bringing in \$78.4 million in 1975. This increase of 40.1 million passengers from 1975 to 1976, derives from an actual increase of 30.2 million passengers and from a change in the method of converting some cash receipts into passengers.

The actual increase of 30.2 millions is due to a 25 day service interruption in 1975 because of strike action of some employees (17.7 millions), to the holding of Olympic Games in the summer of 1976 (6.4 millions), to the opening of the eastern section of the Métro extension in June 1976 (4.4 millions) and also to the upward trend in the number of passengers (1.7 million), trend that has not been affected by the fare increase of October 12, 1975.



La méthode d'évaluation de certaines recettes a été modifiée au cours du dernier trimestre de 1975. Nous avons changé notre façon d'évaluer le nombre de voyageurs qui paient leur passage en espèces (6.1 millions) et les étudiants qui voyagent au moyen d'un laissez-passer dont le coût est défrayé par certaines commissions scolaires (3.8 millions).

L'augmentation de \$25.9 millions dans les recettes de voyageurs est attribuable à l'augmentation de tarif d'octobre 1975, qui a rapporté \$14.0 millions de plus en 1976 qu'en 1975, à l'augmentation du nombre de voyageurs pour un montant de \$11.5 millions et au changement de mode de compilation pour \$0.4 million.

Il en a coûté 56.7 cents par voyageur en 1976 comparativement à 49.3 cents l'année précédente alors que les revenus par voyageur ont été de 36.3 cents en 1976 comparativement à 31.5 cents en 1975.

Bilan au 31 décembre 1976

Durant l'exercice, la Commission a rencontré les exigences de l'émission d'obligations à fonds d'amortissement 4-3/8% qui prévoyaient le paiement à échéance de \$3,450,000 le 1er juillet 1976 à même le "Fonds de rachat supplémentaire de débentures". La Commission a aussi continué à accumuler dans ce fonds les sommes nécessaires pour permettre le rachat des débentures qui viendront à échéance en 1977 et 1978. Au 31 décembre 1976, les sommes ainsi accumulées s'élevaient à \$6,117,577 et les montants à rencontrer en 1977 et 1978 sont de \$6,750,000.

Dettes obligataires

Conformément à ses engagements relatifs aux émissions d'obligations, la Commission, depuis le début de son administration, a racheté et annulé \$77,170,000 des \$105,950,000 d'obligations émises. De plus, la Commission a acquitté par anticipation certains versements au fonds d'amortissement et a déposé chez le directeur des finances de la ville de Montréal, des obligations rachetées et annulées pour une valeur de \$2,570,000. Le solde de la dette obligataire s'établit ainsi à \$26,210,000 au 31 décembre 1976.

The method of converting some cash receipts into passengers has been modified during the last three months of 1975. We have changed our way of evaluating the number of passengers that are paying a cash fare (6.1 millions) and the students travelling with a pass, which cost is paid by a certain number of school boards (3.8 millions).

The \$25.9 million increase in passenger revenue is due to the fare increase of October 1975, which has brought in \$14.0 million more in 1976 than in 1975, to the increase in the number of passengers for an amount of \$11.5 million and to the change in the method of converting some cash receipts into passengers for an amount of \$0.4 million.

The cost per passenger was 56.7 cents in 1976 compared to 49.3 cents the previous year, while income per passenger was 36.3 cents in 1976 compared to 31.5 cents in 1975.

Balance sheet as at December 31, 1976

During the financial year, the Commission reimbursed the 4-3/8% Sinking Fund Debentures, maturing July 1, 1976 from the "Fund for Additional Redemption of Debentures" for an amount of \$3,450,000. The Commission also continued to accumulate in this fund the sums necessary to allow the redemption of debentures falling due in 1977 and 1978. As at December 31, 1976 the sums thus accumulated amounted to \$6,117,577 and the amounts to be met in 1977 and 1978 are \$6,750,000.

Bonded Debt

In conformity with its commitments regarding bond issues, the Commission, from the outset of its administration, has redeemed and cancelled \$77,170,000 of the \$105,950,000 of the bonds issued. In addition, the Commission has acquitted by anticipation certain payments to the sinking fund and has deposited with the Director of Finance of the City of Montreal, bonds redeemed and cancelled in the amount of \$2,570,000. The balance of the bonded debt is thus established at \$26,210,000 at December 31, 1976.

États financiers

Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal
Bilan au 31 décembre 1976 (note 1)

Actif

Fonds d'exploitation

Encaisse	\$	617,634	
Comptes à recevoir		801,833	
Subventions à recevoir pour combler le déficit de l'exercice 1976 (note 3)	\$62,295,567		
Moins: Excédent de répartition du déficit de 1975	<u>2,351,772</u>	59,943,795	
Subvention provinciale à recevoir à l'achat d'autobus		1,140,749	
Fournitures et pièces de rechange au prix coûtant		3,313,092	
Avances aux bureaux de vente et aux changeurs		423,009	
Avances au fonds des actifs en immobilisation		<u>734,840</u>	<u>\$66,974,952</u>

Fonds de rachat supplémentaire de débentures

Prêt au fonds de la dette obligataire	\$	<u>3,547,577</u>	<u>\$ 3,547,577</u>
---------------------------------------	----	------------------	---------------------

Fonds des actifs en immobilisation

Immeubles, installation et matériel roulant au prix coûtant	\$126,110,278		
Moins: Amortissement accumulé	<u>76,955,371</u>		<u>\$49,154,907</u>

Fonds de la dette obligataire

Montants pourvus pour rachat de débentures	\$	3,547,577	
Montants à pourvoir pour remboursement d'emprunts		<u>26,210,000</u>	<u>\$29,757,577</u>

Les notes ci-jointes font partie intégrante des états financiers.

Passif

Fonds d'exploitation

Emprunts de banque	\$52,500,000	
Comptes à payer et frais courus	14,263,781	
Produit d'emprunts non dépensé	211,171	\$66,974,952

Fonds de rachat supplémentaire de débentures

Provision pour rachat supplémentaire de débentures	\$ 6,117,577	
Moins: Débentures rachetées et annulées en anticipation	2,570,000	\$ 3,547,577

Fonds des actifs en immobilisation

Dû au fonds d'exploitation	\$ 734,840	
Placement à même le revenu	18,873,661	
Placement à même l'emprunt	29,546,406	\$49,154,907

Fonds de la dette obligataire (note 5)

Emprunt du fonds de rachat supplémentaire de débentures	\$ 3,547,577	
Dette obligataire (note 4)	26,210,000	\$29,757,577

Approuvé: L. Hanigan
Président-directeur général

R. Hainault, c.m.
Commissaire

A. Lambert, c.a.
Commissaire

Montréal, le 17 février 1977.

Financial statements

Montreal Urban Community Transit Commission
Balance sheet as at December 31, 1976 (note 1)

Assets

Operating fund

Cash		\$ 617,634	
Accounts receivable		801,833	
Subsidies receivable to cover the deficit for the 1976 fiscal year (note 3)	\$62,295,567		
Less: Excess of apportionment of the 1975 deficit	<u>2,351,772</u>	59,943,795	
Provincial subsidy receivable on purchase of buses		1,140,749	
Supplies and spare parts at cost		3,313,092	
Advances to ticket offices and ticket sellers		423,009	
Advances to Fixed Assets Fund		<u>734,840</u>	\$66,974,952

Fund for additional redemption of debentures

Loan to Debenture Debt Fund	\$ <u>3,547,577</u>	<u>\$ 3,547,577</u>
-----------------------------	---------------------	---------------------

Fixed assets fund

Property, plant and equipment at cost	\$126,110,278	
Less: Accumulated depreciation	<u>76,955,371</u>	<u>\$49,154,907</u>

Debenture debt fund

Amounts provided for redemption of debentures	\$ <u>3,547,577</u>	
Amounts to be provided for redemption of debt	<u>26,210,000</u>	<u>\$29,757,577</u>

The notes form an integral part of the financial statements.

Liabilities

Operating fund

Bank loans	\$52,500,000	
Accounts payable and accrued liabilities	14,263,781	
Debt proceeds not expended	211,171	\$66,974,952

Fund for additional redemption of debentures

Provision for additional redemption of debentures	\$ 6,117,577	
Less: Debentures redeemed and cancelled in anticipation	2,570,000	\$ 3,547,577

Fixed assets fund

Advances from Operating Fund	\$ 734,840	
Investment from revenue	18,873,661	
Investment from borrowing	29,546,406	\$49,154,907

Debt debt fund (note 5)

Loan from Fund for Additional Redemption of Debentures	\$ 3,547,577	
Bonded debt (note 4)	26,210,000	\$29,757,577

Approved: L. Hanigan
Chairman and General Manager

R. Hainault, m.c.
Commissioner

A. Lambert, c.a.
Commissioner

Montréal, February 17, 1977

Etat des revenus et dépenses
(en mille dollars) (note 2)

**Statement of
Revenue and Expenditures**
(in thousand dollars) (note 2)

REVENUS		Année terminée le 31 décembre Year ended December 31		Prévisions budgétaires Budget estimates		REVENUE
		1975	1974	1973	1977	
TRANSPORT	1976					TRANSPORTATION
Voyageurs	\$104,262	\$ 78,446	\$ 73,143	\$ 76,480	\$102,550	Passengers
Autobus loués	3,032	2,285	1,352	1,056	2,427	Bus rentals
Contrats de service	160	421	315	217	12	Contract services
Subvention provinciale:						Provincial subsidy:
Transport des écoliers	464	—	—	—	464	Transportation of scholars
Transport des personnes âgées	—	173	—	—	—	Transportation of senior citizens
	<u>\$107,918</u>	<u>\$ 81,325</u>	<u>\$ 74,810</u>	<u>\$ 77,753</u>	<u>\$105,453</u>	
AUTRES REVENUS D'EXPLOITATION						OTHER OPERATING REVENUE
Annonces	\$ 874	\$ 699	\$ 719	\$ 749	\$ 765	Advertising
Loyers	449	402	370	410	504	Rentals
Réclamations recouvrées	651	420	349	343	600	Recoveries from claims
Revenus divers	787	552	429	978	524	Sundry revenue
(Déficit) Surplus - Service de Mirabel	(263)	(72)			(186)	(Deficit) Surplus - Mirabel
	<u>\$ 2,498</u>	<u>\$ 2,001</u>	<u>\$ 1,867</u>	<u>\$ 2,480</u>	<u>\$ 2,207</u>	
Total - Revenus d'exploitation	\$110,416	\$ 83,326	\$ 76,677	\$ 80,233	\$107,660	Total - Operating Revenue
DÉFICIT À RECOUVRER DE LA PROVINCE ET DES MUNICIPA- LITÉS DESSERVIES	62,295	47,035	36,779	16,715	79,313	DEFICIT RECOVERABLE FROM THE PROVINCE AND THE MUNICIPALITIES SERVED
TOTAL - REVENUS	<u><u>\$172,711</u></u>	<u><u>\$130,361</u></u>	<u><u>\$113,456</u></u>	<u><u>\$ 96,948</u></u>	<u><u>\$186,973</u></u>	TOTAL - REVENUE

(suite) (cont'd.)

DÉPENSES	1976	Année terminée le 31 décembre Year ended December 31			Prévisions budgétaires Budget estimates	
		1975	1974	1973	1977	EXPENDITURES
Service du Transport	\$ 75,380	\$ 56,952	\$ 54,285	\$ 46,414	\$ 77,733	Transportation Department
Service de l'Entretien des véhicules	33,040	26,489	21,846	19,327	35,231	Vehicle Maintenance Department
Service du Génie	24,559	16,805	13,635	11,226	28,811	Engineering Department
Bureau du trésorier	1324 4,280	100 3,333	256 2,041	220 1,839	4,777	Treasurer's Office
Autres services	9,264	7,284	6,679	5,643	10,149	Other Departments
Administration générale	682	651	564	419	789	General Administration
Taxes et permis	5,153	3,534	3,451	3,543	5,255	Taxes and Permits
Intérêt et amortissement (note 6)	17,434	13,870	10,497	8,287	18,228	Interest and Amortization (note 6)
Dépenses en immobilisation	2,919	1,443	458	250	2,000	Capital Expenditures
Provision pour conventions collectives	—	—	—	—	4,000	Provision for collective agreements
TOTAL - DÉPENSES	\$172,711	\$130,361	\$113,456	\$ 96,948	\$186,973	TOTAL - EXPENDITURES

COMMISSION DE TRANSPORT DE LA COMMUNAUTÉ URBAINE DE MONTRÉAL

notes aux états financiers au 31 décembre 1976

NOTE 1 - Les biens de la Commission, y compris les actifs du Métro, lui appartiennent à titre de mandataire de la Communauté urbaine de Montréal. Les états financiers de la Commission ne tiennent pas compte des actifs du Métro et des emprunts y afférents dont le service est la responsabilité des municipalités desservies.

NOTE 2 - ÉNONCÉ DES CONVENTIONS COMPTABLES

REVENUS -

Les revenus de transport-voyageurs sont enregistrés au moment de la vente de billets aux usagers.

Les autres revenus sont enregistrés selon la comptabilité d'exercice, à l'exception des réclamations recouvrées, lesquelles ne sont reflétées qu'au moment de leur encaissement.

DÉPENSES -

Les réclamations résultant d'accidents, les bénéfices de maladie et de vacances ne sont comptabilisés qu'au moment de leur paiement. Les employés de la Commission bénéficient d'un régime de rentes dont le déficit actuariel, qui a trait aux services courants et services passés, est amorti conformément aux exigences de la Loi des Régimes supplémentaires de rentes. Les contributions sont comptabilisées au moment du paiement.

Les autres dépenses sont reflétées selon la méthode de la comptabilité d'exercice.

NOTE 3 - Le déficit de l'exercice est réparti entre la Province et les municipalités desservies compte tenu de l'aide du gouvernement du Québec au transport en commun. Pour l'année 1976, le gouvernement du Québec absorbera 55% du déficit et le solde sera réparti entre les municipalités desservies. La subvention de \$59,943,795 qui apparaît au bilan est à recevoir de la Province de Québec pour un montant de \$34,262,562 et des municipalités desservies pour un montant de \$25,681,233.

NOTE 4 - DETTE OBLIGATAIRE AU 31 DÉCEMBRE 1976

Obligations à fonds d'amortissement	Autorisées et émises	Rachetées et annulées	Solde
*5-1/4% échéant le 15 mars 1977	\$ 9,000,000	\$ 7,843,000	\$ 1,157,000
*4-5/8% échéant le 15 février 1978	13,500,000	9,217,000	4,283,000
8% échéant le 1er décembre 1992	2,500,000	—	2,500,000
Obligations sériees			
7-1/2% échéant \$1,245,000 par année du 1er décembre 1973 au 1er décembre 1982 inclusivement	12,450,000	4,980,000	7,470,000
10%, 10-1/4%, 10-1/2% échéant \$1,200,000 par année du 17 novembre 1976 au 17 novembre 1985 inclusivement	12,000,000	1,200,000	10,800,000
	<u>\$49,450,000</u>	<u>\$23,240,000</u>	<u>\$26,210,000</u>

Les obligations à fonds d'amortissement échéant le 15 mars 1977 et le 15 février 1978 sont garanties, sans bénéfice de discussion, par la Ville de Montréal. Les autres obligations constituent des obligations directes et générales des municipalités sur l'île de Montréal et Longueuil et ces municipalités sont conjointement et solidairement responsables avec la Commission du paiement du principal des obligations ainsi que des intérêts sur icelles.

* Ces obligations sont payables en monnaie américaine. Elles sont montrées sur la base qu'un dollar des Etats-Unis équivaut à un dollar canadien.

NOTE 5 - Au 31 décembre 1976, le solde des autorisations d'emprunt non utilisé pour divers projets d'immobilisation s'élève à \$49.25 millions. Le montant des emprunts nécessaires n'excédera pas \$22.0 millions suite à la décision du gouvernement provincial de contribuer 30% du coût d'acquisition des autobus, à la décision du gouvernement fédéral d'abolir la taxe de vente sur les véhicules de transport de passagers et au paiement par la Commission d'autobus à même les revenus.

NOTE 6 - Ce poste comprend l'achat d'autobus pour un montant de \$7,551,256 en 1976 (1975: \$6,087,423, 1974: \$2,629,167, 1973: \$1,075,484).

MONTREAL URBAN COMMUNITY TRANSIT COMMISSION

notes to December 31, 1976 financial statements

NOTE 1 - The property of the Commission, including the Métro, belongs to it as mandatory of the Montreal Urban Community. The financial statements of the Commission do not include the assets of the Métro and the related borrowings, the service of which is an obligation of the served municipalities.

NOTE 2 - DISCLOSURE OF ACCOUNTING POLICIES

REVENUE

The passenger transportation revenues are taken into income at the time the tickets are sold to the users.

All other revenues are recorded on the accrual basis, with the exception of the claims recovered which are accounted for on the cash basis.

EXPENDITURES -

Employees' sickness benefits, vacation pays and accident claims are reflected in the accounts at the time of their payment. The employees of the Commission are covered by a pension plan and the actuarial deficit related to current and past services is amortized in accordance with the Supplemental Pension Plans Act. Contributions are reflected in the accounts at the time of their payment.

All other expenditures are recorded on the accrual basis.

NOTE 3 - The deficit for the year ended December 31, 1976 is apportioned between the Province and the served municipalities taking into account the assistance program from the Province of Québec to mass transit. For the year 1976, the Government of Quebec will bear 55% of the deficit and the balance will be apportioned amongst the served municipalities. The subsidy of \$59,943,795 shown in the balance sheet is recoverable from the Province of Québec for an amount of \$34,262,562 and from the served municipalities for an amount of \$25,681,233.

NOTE 4 - BONDED DEBT AS AT DECEMBER 31, 1976

Sinking Fund Debentures	Authorized and issued	Redeemed and cancelled	Balance
*5-1/4% maturing March 15, 1977	\$ 9,000,000	\$ 7,843,000	\$ 1,157,000
*4-5/8% maturing February 15, 1978	13,500,000	9,217,000	4,283,000
8% maturing December 1, 1992	2,500,000	—	2,500,000
Serial Debentures			
7-1/2% maturing \$1,245,000 per annum from December 1, 1973 to December 1, 1982 inclusive	12,450,000	4,980,000	7,470,000
10%, 10-1/4%, 10-1/2% maturing \$1,200,000 per annum from November 17, 1976 to November 17, 1985 inclusive	12,000,000	1,200,000	10,800,000
	<u>\$49,450,000</u>	<u>\$23,240,000</u>	<u>\$26,210,000</u>

The sinking fund debentures maturing March 15, 1977 and February 15, 1978 are guaranteed, without any benefit of discussion, by the City of Montreal. The other debentures constitute direct and general obligations of the municipalities on the Island of Montreal and Longueuil which are jointly and severally liable with the Commission for the repayment of the principal of the debentures and interest thereon.

*These debentures are payable in U.S. currency. They are stated on the basis that \$1.00 U.S. equals \$1.00 Canadian.

NOTE 5 - As at December 31, 1976, the outstanding borrowing authorizations for various capital expenditures amounted to \$49.25 millions. The actual borrowings will not exceed \$22.0 millions as a result of the decision of the Province of Quebec to contribute 30% of the cost of the buses, the decision of the Federal Government to abolish the sales tax on the passenger transportation vehicles and the decision of the Commission to finance from revenue purchase of certain buses.

NOTE 6 - This item includes purchase of buses for an amount of \$7,551,256 in 1976 (1975: \$6,087,423, 1974: \$2,629,167, 1973: \$1,075,484).

Rapport des vérificateurs

Auditors' report

**Au Président-directeur général
et aux Commissaires**

Nous avons vérifié le bilan de la Commission de transport de la Communauté urbaine de Montréal au 31 décembre 1976, ainsi que l'état des revenus et dépenses de l'exercice terminé à cette date. Notre vérification a été effectuée conformément aux normes de vérification généralement reconnues, et a comporté par conséquent les sondages et autres procédés que nous avons jugés nécessaires dans les circonstances.

A notre avis, ces états financiers présentent fidèlement la situation financière de la Commission au 31 décembre 1976, ainsi que les résultats de son exploitation de l'exercice terminé à cette date selon les principes comptables généralement reconnus, appliqués de la même manière qu'au cours de l'exercice précédent.

COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,
Comptables agréés

Montréal, le 17 février 1977

**To the Chairman and General Manager
and to the Commissioners**

We have examined the balance sheet of the Montreal Urban Community Transit Commission as at December 31, 1976 and the statement of revenue and expenditures for the year then ended. Our examination was made in accordance with generally accepted auditing standards, and accordingly included such tests and other procedures as we considered necessary in the circumstances.

In our opinion, these financial statements present fairly the financial position of the Commission as at December 31, 1976, and the results of its operations for the year then ended in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

COURTOIS, FREDETTE, CHARETTE & CIE,
Chartered Accountants

Montreal, February 17, 1977

Statistiques

Statistics

Exercice terminé le
Period ending

30 nov./Nov.	1957	
30 nov./Nov.	1958	
30 nov./Nov.	1959	
30 nov./Nov.	1960	
30 nov./Nov.	1961	
30 nov./Nov.	1962	
30 nov./Nov.	1963	
30 nov./Nov.	1964	
30 avril/April	1965	(a)
30 avril/April	1966	(b)
30 avril/April	1967	(c)
30 avril/April	1968	(d)
30 avril/April	1969	
30 avril/April	1970	
31 déc./Dec.	1970	(e)
31 déc./Dec.	1971	
31 déc./Dec.	1972	
31 déc./Dec.	1973	
31 déc./Dec.	1974	
31 déc./Dec.	1975	(f)
31 déc./Dec.	1976	

Voyageurs payants
Revenue Passengers

Recettes voyageurs
Passenger Revenue

292,908,434	\$ 33,969,778
285,818,614	34,882,830
280,495,114	38,761,340
284,522,820	38,973,789
281,859,091	38,221,042
282,566,340	38,020,514
279,085,950	37,654,601
285,023,167	38,474,505
124,734,432	17,727,039
258,738,425	43,824,157
284,803,721	54,175,958
308,059,527	72,476,738
287,254,176	67,547,992
266,700,610	73,274,509
171,158,191	48,122,692
264,212,787	73,711,471
270,026,541	74,644,310
274,650,113	76,480,167
263,119,265	73,142,757
264,305,817	78,618,408
304,394,301	104,725,644

(a) Exercice du 1er décembre 1964 au 30 avril 1965 seulement.

(b) Grève du 8 au 21 juin 1965 et abolition du tarif de zone le 27 novembre 1965.

(c) Mise en exploitation du Métro le 14 octobre 1966.

(d) Expo 67, du 1er mai au 30 octobre; et grève du 20 septembre au 20 octobre 1967.

(e) Exercice du 1er mai au 31 décembre 1970 seulement.

(f) Grève: 24 juillet, 5 août — 20 août au 31 août inclusivement — 18 septembre au 28 septembre inclusivement.

(a) Period December 1, 1964 to April 30, 1965 only.

(b) Work stoppage from June 8 to 21, 1965 and abolition of zone tariff on November 27, 1965.

(c) Opening of the Métro October 14, 1966

(d) Expo 67, from May 1 to October 30; and work stoppage from September 20 to October 20, 1967.

(e) Period May 1 to December 31, 1970 only.

(f) Work stoppage: July 24, August 5 — August 20 to August 31 inclusively — September 18 to September 28 inclusively.

NOMBRE DE MILLES PARCOURUS – NUMBER OF MILES OPERATED

		AUTOBUS		VOITURES DU MÉTRO MÉTRO CARS		TROLLEYBUS		TRAMWAYS		TOTAL
Exercice terminé le Period ending		Nombre Number	% du total % of total	Nombre Number	% du total % of total	Nombre Number	% du total % of total	Nombre Number	% du total % of total	Nombre Number
30 nov./Nov.	1957	35,161,922	72%	—	—	2,726,113	6%	10,877,029	22%	48,765,064
30 nov./Nov.	1958	38,773,279	82%	—	—	2,177,723	5%	6,243,176	13%	47,194,178
30 nov./Nov.	1959	43,223,217	91%	—	—	2,186,971	5%	1,818,877	4%	47,229,065
30 nov./Nov.	1960	45,469,692	96%	—	—	2,109,040	4%	—	—	47,578,732
30 nov./Nov.	1961	45,274,129	96%	—	—	1,871,161	4%	—	—	47,145,290
30 nov./Nov.	1962	45,527,334	96%	—	—	1,958,750	4%	—	—	47,486,084
30 nov./Nov.	1963	45,221,756	96%	—	—	1,989,823	4%	—	—	47,211,579
30 nov./Nov.	1964	46,414,831	96%	—	—	1,788,327	4%	—	—	48,203,158
30 avril/April	1965(a)	19,969,085	96%	—	—	869,602	4%	—	—	20,838,687
30 avril/April	1966(b)	45,959,464	96%	—	—	1,681,538	4%	—	—	47,641,002
30 avril/April	1967(c)	52,295,673	81%	12,471,135	19%	92,100	—	—	—	64,858,908
30 avril/April	1968(d)	48,440,095	67%	24,212,737	33%	—	—	—	—	72,652,832
30 avril/April	1969	47,978,143	70%	20,882,100	30%	—	—	—	—	68,860,243
30 avril/April	1970	46,778,604	71%	19,153,161	29%	—	—	—	—	65,931,765
31 déc./Dec.	1970(e)	30,656,450	71%	12,299,358	29%	—	—	—	—	42,955,808
31 déc./Dec.	1971	46,386,983	72%	18,111,819	28%	—	—	—	—	64,498,802
31 déc./Dec.	1972	47,701,810	72%	18,828,129	28%	—	—	—	—	66,529,939
31 déc./Dec.	1973	48,003,528	74%	17,257,209	26%	—	—	—	—	65,260,737
31 déc./Dec.	1974	46,477,289	77%	14,180,313	23%	—	—	—	—	60,657,602
31 déc./Dec.	1975(f)	46,152,507	75%	15,326,028	25%	—	—	—	—	61,478,535
31 déc./Dec.	1976	51,082,555	70%	21,673,680	30%	—	—	—	—	72,756,235

Voir notes explicatives (a), (b), (c), (d), (e), (f) en page précédente.
See explanatory notes (a), (b), (c), (d), (e), (f) on preceding page.

NOMBRE DE VÉHICULES – NUMBER OF VEHICLES

30 nov./Nov.	1957	1,457	78%	—	—	105	5%	314	17%	1,876
30 nov./Nov.	1958	1,670	87%	—	—	105	5%	144	8%	1,919
30 nov./Nov.	1959	1,830	95%	—	—	105	5%	—	—	1,935
30 nov./Nov.	1960	1,847	95%	—	—	105	5%	—	—	1,952
30 nov./Nov.	1961	1,904	95%	—	—	105	5%	—	—	2,009
30 nov./Nov.	1962	1,897	95%	—	—	105	5%	—	—	2,002
30 nov./Nov.	1963	1,896	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
30 nov./Nov.	1964	1,896	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
30 avril/April	1965	1,896	95%	—	—	105	5%	—	—	2,001
30 avril/April	1966	1,996	95%	—	—	105	5%	—	—	2,101
30 avril/April	1967	1,971	84%	369	16%	—	—	—	—	2,340
30 avril/April	1968	1,957	84%	369	16%	—	—	—	—	2,326
30 avril/April	1969	1,852	83%	369	17%	—	—	—	—	2,221
30 avril/April	1970	1,852	83%	369	17%	—	—	—	—	2,221
31 déc./Dec.	1970	1,852	83%	369	17%	—	—	—	—	2,221
31 déc./Dec.	1971	1,850	84%	345	16%	—	—	—	—	2,195
31 déc./Dec.	1972	1,825	84%	345	16%	—	—	—	—	2,170
31 déc./Dec.	1973	1,890	85%	345	15%	—	—	—	—	2,235
31 déc./Dec.	1974	1,904	85%	336	15%	—	—	—	—	2,240
31 déc./Dec.	1975	1,985	85%	336	15%	—	—	—	—	2,321
31 déc./Dec.	1976	2,004	85%	357	15%	—	—	—	—	2,361

LONGUEUR DES PARCOURS FAITS PAR LES VÉHICULES DE LA COMMISSION
STREET MILEAGE COVERED BY THE COMMISSION'S VEHICLES

MILLES/MILES

Au 30 novembre 1957
 Au 30 novembre 1958
 Au 30 novembre 1959
 Au 30 novembre 1960
 Au 30 novembre 1961
 Au 30 novembre 1962
 Au 30 novembre 1963
 Au 30 novembre 1964
 Au 30 avril 1965
 Au 30 avril 1966
 Au 30 avril 1967
 Au 30 avril 1968
 Au 30 avril 1969
 Au 30 avril 1970
 Au 31 décembre 1970
 Au 31 décembre 1971
 Au 31 décembre 1972
 Au 31 décembre 1973
 Au 31 décembre 1974
 Au 31 décembre 1975
 Au 31 décembre 1976

306.84
 309.30
 342.20
 355.30
 379.74
 388.14
 402.63
 414.47
 417.49
 464.61
 490.57
 492.08
 511.49
 513.35
 514.14
 519.17
 536.72
 541.88
 566.69
 570.39
 578.09

As at November 30, 1957
 As at November 30, 1958
 As at November 30, 1959
 As at November 30, 1960
 As at November 30, 1961
 As at November 30, 1962
 As at November 30, 1963
 As at November 30, 1964
 As at April 30, 1965
 As at April 30, 1966
 As at April 30, 1967
 As at April 30, 1968
 As at April 30, 1969
 As at April 30, 1970
 As at December 31, 1970
 As at December 31, 1971
 As at December 31, 1972
 As at December 31, 1973
 As at December 31, 1974
 As at December 31, 1975
 As at December 31, 1976

CONSOMMATION/CONSUMPTION
 du 1er janvier 1976 au 31 décembre 1976
 from January 1, 1976 to December 31, 1976

Électricité
 Huile diesel

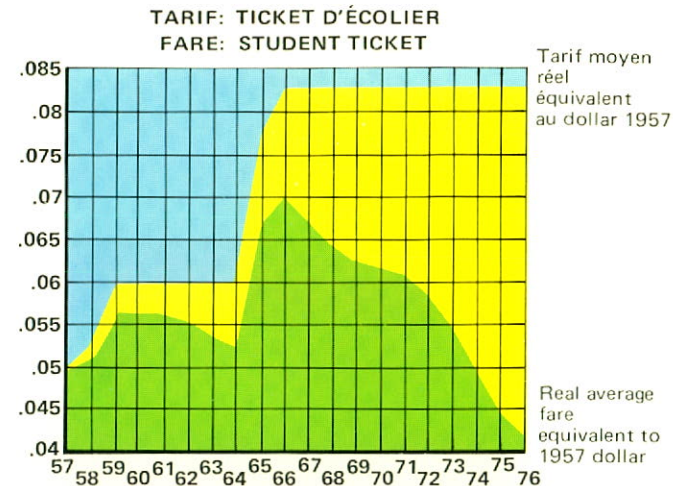
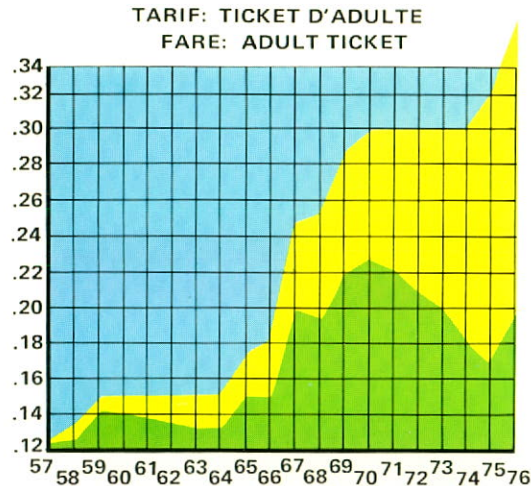
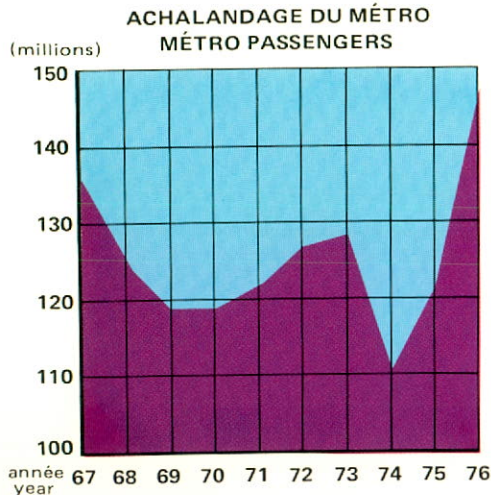
180,753,975 kWh
 12,417,388 gallons

Electricity
 Diesel oil

Superficie desservie
 Population des villes desservies

144 milles carrés
 1,900,000 approx.

Area served
 Population of municipalities served



RÉPARTITION DES DÉPENSES D'EXPLOITATION
POUR L'ANNÉE TERMINÉE LE 31 DÉCEMBRE 1976

TOTAL: \$172,711,000

DISTRIBUTION OF OPERATING EXPENSES
FOR THE YEAR ENDED DECEMBER 31, 1976

TOTAL: \$172,711,000

Salaires et avantages aux employés

\$121,339,000

Salaries and benefits to employees

70%

Matériel et services

\$26,743,000

Materials and services

Blessures et dommages

\$2,042,000

Injuries and damages

Total: \$28,785,000

17%

Taxes et permis
(incluant taxes
sur carburant)

Taxes and permits
(including
tax on fuel)

\$5,153,000

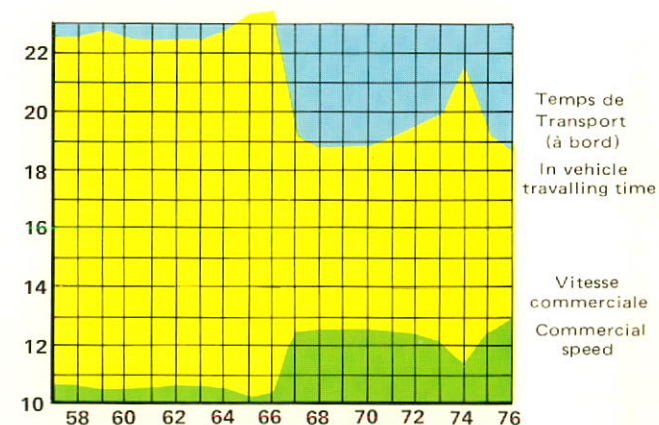
Intérêt et
amortissement

\$17,434,000

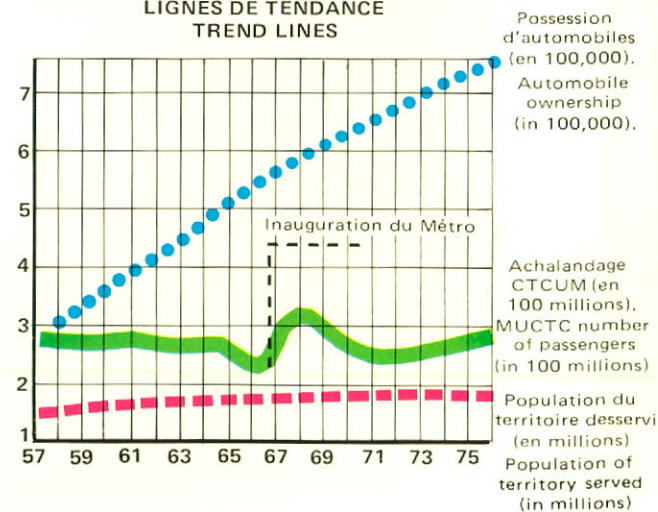
Interest and
amortization

10%

3%



LIGNES DE TENDANCE
TREND LINES



De nombreux événements ont marqué l'année 1976 à Montréal et deux en particulier ont eu un effet bénéfique sur le nombre d'usagers de la CTCUM; il s'agit du prolongement de la ligne no 1 du Métro vers l'est et la tenue des Jeux de la XXI^e Olympiade.

Nous avons transporté 304,394,301 voyageurs en 1976 par rapport à 264,305,817 en 1975. Cette augmentation de 40 millions de passagers représente donc un achalandage supérieur de 15⁰/o à celui de l'année précédente.

Mise à part 1967, qui fut une année exceptionnelle avec l'ouverture du Métro et la tenue de l'Exposition Universelle, le nombre d'usagers n'avait pas dépassé les 300 millions depuis 1955.

Many events during the course of 1976, have made it an exceptional year for Montréal. Two of them have had a direct effect on the number of MUCTC passengers. The extension of the Métro line number 1 Eastward, and the XXIst Olympiad.

In 1976, the MUCTC carried 304,394,301 passengers compared to 264,305,817 in 1975. This increase of 40 million passengers represents a patronage of 15⁰/o over and above the previous year.

With the exception of 1967, which was a remarkable year with the new Métro and the World's Fair, the number of passengers had not exceeded 300 million since 1955.



A cette année record qu'est 1976, il nous faut souligner une journée record, celle du 23 juillet, où le Métro a transporté 747,083 passagers.

Les améliorations apportées au réseau de surface, sous forme de réaménagement de lignes, de même que celles occasionnées par le prolongement de la ligne no 1 du Métro, sont responsables d'une augmentation de quelque 4,400,000 voyageurs durant les sept derniers mois de 1976. De plus, l'achalandage supplémentaire sur l'ensemble du réseau et imputable aux Jeux Olympiques est d'environ 6,300,000 usagers.

Le prolongement de la ligne no 1 du Métro, des stations Frontenac à Honoré-Beaugrand, a été inauguré en juin, à temps pour desservir les principales installations olympiques. Neuf nouvelles stations ont ainsi été ouvertes le long de ces 4,8 milles de prolongement; il s'agit des stations Préfontaine, Joliette, Pie IX, Viau, l'Assomption, Cadillac, Langelier, Radisson et Honoré-Beaugrand.

Tel que mentionné plus haut, des modifications ont été apportées à une quarantaine de lignes du réseau de surface, pour permettre une meilleure correspondance avec le Métro. La CTCUM a également ajouté deux nouvelles lignes aux quelque 140 déjà en service; il s'agit des lignes 113 Lapierre, à Ville La Salle et 122 Thimens, dans Saint-Laurent.

Et à la suite des succès remportés par les premiers Métrobus, la Commission a décidé d'en instaurer quatre nouveaux en 1976: les Métrobus 143 Charle-roi et 159 Henri-Bourassa à Montréal-Nord; le Métrobus 189 à Pointe-aux-Trembles et le Métrobus 148 Laurentien à caractère particulier, dans l'axe Décarie-Laurentien, du boulevard Gouin au centre de la ville. Le service Métrobus a ceci de particulier que

On the record year which was 1976, one day sets its own mark: July 23rd, where the Métro carried 747,083 passengers.

The opening of the Métro extension and the consequent improvement to the surface network brought with the reorganization of the bus lines, are responsible for the increase of approximately 4,400,000 passengers for the last 7 months of 1976. An additional 6,300,000 passengers on the whole network is also attributed to the Olympic Games.

The extension of the Métro line number 1, from Frontenac to Honoré-Beaugrand Stations, was inaugurated in June, on time to serve the main Olympic installations. Nine new stations were then opened along the 4.8 miles of extension: Préfontaine, Joliette, Pie IX, Viau, l'Assomption, Cadillac, Langelier, Radisson and Honoré-Beaugrand.

As previously mentioned, in order to allow for a better transfer with the Métro, modifications were made to the surface network involving forty lines. The MUCTC has added two new bus lines to the 140 already in existence, namely: 113 Lapierre in La Salle, and 122 Thimens in Saint-Laurent.

Following the success of the first Métrobus lines, the MUCTC decided to install four new ones in 1976: Métrobus 143 Charle-roi and 159 Henri-Bourassa in Montréal North; Métrobus 189 in Pointe-aux-Trembles and 148 Laurentien. This latter, with special characteristics, operates along the Décarie-Laurentien corridor from Gouin Boulevard to downtown. The Métrobus offers a special type of service in the sense that it operates on a limited number of stops, and permits a direct transfer with the métro. This service, at regular fare, allows some 25,000 passengers to save a considerable amount of time daily. It is estimated that approximately 10% of these passengers are former car users.



les autobus qui y sont affectés circulent sur des lignes à arrêts limités, rabattant leurs voyageurs au Métro. Ce service à tarif régulier procure une économie de temps considérable à quelque 25,000 voyageurs quotidiennement. On estime à environ 10%, ceux d'entre-eux qui seraient des ex-automobilistes.

Au chapitre des services spéciaux, les revenus provenant de la location d'autobus, à cause des Jeux Olympiques, ont été particulièrement élevés en 1976 et s'établissent à \$3,346,000, soit \$1,041,000 de plus qu'en 1975. Les autobus affectés à l'Aéroservice, ont transporté quelque 273,000 voyageurs entre Montréal et Mirabel et entre Dorval et Mirabel.

En 1975, la CTCUM a aménagé un poste d'attente à la station Henri-Bourassa, pour faciliter la circulation des autobus et voitures privées, aux heures de pointe. Le poste d'attente permet au conducteur d'une automobile privée de stationner durant quelques minutes pour y déposer un voyageur ou le prendre à sa sortie du Métro. Devant l'accueil réservé à ce premier poste d'attente, la CTCUM en a aménagé un second, rue Basile-Routhier, au nord du boulevard Henri-Bourassa. Dès septembre, les deux postes recevaient environ 1,150 automobiles par jour.

Durant l'été 1976, un poste d'attente a également été ouvert à la station Radisson pour satisfaire aux besoins des automobilistes de l'est de l'Île de Montréal, ainsi que de ceux qui entrent à Montréal par le pont-tunnel Louis-Hippolyte-Lafontaine.

Poursuivant son objectif de rendre ses services plus accessibles et plus agréables à la population du territoire qu'elle est appelée à desservir et dans le respect de la politique qu'elle avait adoptée antérieurement, la CTCUM a procédé à l'installation de 25 nouveaux abris en 1976 et au 31 décembre, elle en comptait 316.

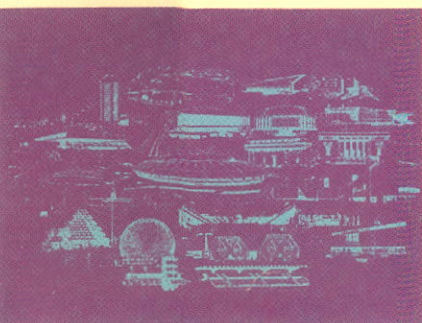
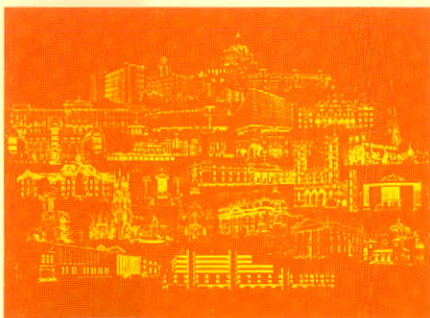
Because of the Olympic Games, special services, such as bus rental, show an impressive increase in revenues in 1976. They reached \$3,346,000, being \$1,041,000 over 1975. Aéroservice buses have carried some 273,000 passengers between Montréal and Mirabel and between Dorval and Mirabel.

In 1975, the MUCTC has inaugurated a Kiss and Ride Area, at Henri-Bourassa Station, to ease traffic at rush hours. The area allows a private car driver to park for a few minutes to let off or pick up a passenger leaving the Métro. The success of this first Kiss and Ride Area has urged the MUCTC to set up a second one on Basile-Routhier Street, north of Henri-Bourassa Boulevard. As of September, the two Kiss and Ride Areas were accommodating about 1,150 cars daily.

During the summer of 1976, another Kiss and Ride Area was opened at Radisson Station in order to satisfy the needs of motorists coming from the East of Montréal and also for those coming in, via Louis-Hippolyte-Lafontaine Tunnel.

To pursue its objective to make the service more accessible and more pleasant to the population served, and to maintain its policy, the MUCTC has installed 25 new bus shelters in 1976. As of December 31st a total of 316 of these shelters had already been installed.

Major modifications were brought to the Commission's bus fleet, in 1976. During the last twelve months, the MUCTC has received 212 new buses. Consistent with its policy of renovation and modernization of its rolling stock, the MUCTC, at December 31st, had brought down to slightly below 10 years, the average age of its bus fleet. 1,974 city type buses and 30 cruiser type "Prestige" for the Aéroservice, are presently in operation.



En 1976, le parc autobus de la Commission de Transport a subi d'importantes modifications. Au cours de ces douze mois, la CTCUM a accusé livraison de 212 nouveaux autobus et compte tenu de sa politique de rajeunissement et de modernisation de son matériel roulant, au 31 décembre, l'âge moyen du parc était légèrement inférieur à 10 ans. La CTCUM compte 1,974 autobus de ville et 30 autres de modèle "Prestige" qui sont affectés à l'Aéroservice.

A la même date, c'est-à-dire au 31 décembre 1976, la CTCUM avait reçu livraison de 21 des 423 nouvelles voitures de Métro. Le rythme de livraison d'une voiture par jour ouvrable devrait être atteint sous peu. Les nouvelles voitures, dont l'aspect intérieur a été grandement amélioré, ont été mises en service le 11 novembre 1976.

Des travaux considérables de réfection et de réaménagement ont été entrepris dans plusieurs propriétés de la CTCUM au cours de 1976. Ces travaux, dont les coûts s'élèvent à environ \$2 millions, ont été effectués principalement au garage Saint-Henri et au centre Providence. Le garage Bellechasse et trois étages du siège social ont également été réaménagés.

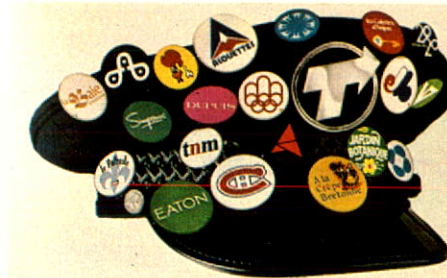
En 1976, le service du Transport a poursuivi le développement opérationnel de son nouveau centre de Formation, à Place Crémazie.

Le centre de Formation répond à des objectifs de la Commission, à savoir:

la formation de la plus haute qualité des employés d'exploitation, pour atteindre à un maximum de sécurité publique tout en assurant une exploitation efficace;

On December 31st, 1976, 21 of the 423 new Métro cars ordered had been received. According to schedule, the delivery of one car per working day should be reached shortly. The new cars, which show great interior improvement have been put in operation on November 11, 1976.

During the course of the year 1976, extensive work of restoration and modernization was undertaken in many MUCTC properties. Such undertaking, at a cost of approximately \$2 million, was mainly done at Saint-Henri garage and Providence Central Control.



***Pour aller n'importe où,
j'suis là pour ça!***

Bellechasse garage and three floors at the Head Office Building were also reorganized.

In 1976, the Transportation Department has continued the operational development of its new Training Center at Place Crémazie.

The objectives of the MUCTC are well served with its Training Center, namely:

To achieve the highest quality of



la réduction au minimum des probabilités d'incidents ou d'accidents à partir d'un système permettant une meilleure sélection et un meilleur entraînement de ressources humaines d'exploitation;

la formation d'une façon uniforme et soutenue de tous les employés affectés au Métro, pour une plus grande efficacité de communication, pour faire face à toutes les situations d'urgence.

Le programme développé à ces fins, "Le Système d'Entraînement Intégré par Simulation du Métro", sera implanté progressivement sur une période de trois à cinq ans.

Pour atteindre ces objectifs et implanter un tel programme, le centre de Formation a été doté des plus récents outils de la technologie moderne.

Inauguré le 9 février, un programme de formation au rythme individuel a servi à former ou recycler 377 cadres et opérateurs alors que le laboratoire des télécommunications, utilisé depuis le 26 avril, a grandement contribué à améliorer les techniques de communication, auprès des 166 cadres et opérateurs. La mise en place des trois simulateurs de loge commandés par ordinateur tire à sa fin et leur utilisation pour fin de recyclage est prévue pour le printemps 1977.

Pour répondre aux besoins de l'exploitation, 327 chauffeurs d'autobus ont été formés au nouveau centre et le cours d'aspirant-chauffeur a subi une refonte complète.

1976 marquait également une importante étape dans l'histoire du transport public à Montréal: 25 ans plus tôt, c'est-à-dire en 1951, le transport en commun devenait public et était pris en main par la Ville de Montréal.

operational employees, in order to reach a maximum of public safety, and to maintain an efficient operation;

To reduce to a minimum the possibilities of incidents or accidents, with a system allowing for a better selection and better training of human resources;

To train in a standard and continuous way all the employees assigned to the Métro, in order to cope with any emergency through a better communication.

The program initiated "The integrated training system by Métro Simulation" will be installed progressively over a period of 3 to 5 years.

In order to meet with the program objectives, the Training Center has been equipped with the most recent development of modern technology.

An individual training program was inaugurated on February 9th in order to train or retrain 377 supervisory staff members and operators. The telecommunication laboratory, in operation since April 26th, has greatly contributed to improve the communication techniques for the 166 supervisory staff members and operators. The installation of the three computerized Métro operator cabins is almost completed and their utilization for retraining should start in the spring of 1977.

To meet with operation needs, 327 bus drivers have been trained at the new Center, and the training of the candidate drivers has been completely reorganized.

1976 was also an important year in the history of public transportation in Montréal: 25 years ago, that is in 1951, urban transit became publicly owned under the responsibility of the City of Montréal.

Le 14 octobre 1976, le Métro de Montréal avait dix ans. A l'occasion de cet important anniversaire, un socle de granit circulaire a été déposé sur la mezzanine de la station Berri-de Montigny; ce socle qui sert de banc, a un diamètre de 7 pi. et porte en son centre la plaque de bronze exécutée sous la direction de l'artiste montréalais Robert Lapalme, et qui lui avait été commandée à l'occasion de l'inauguration du Métro le 14 octobre 1966.

Egalement en octobre, Montréal devenait le site du deuxième symposium annuel des métros sur pneumatiques dans le monde. La CTCUM était l'hôte de la rencontre. Le premier symposium avait eu lieu à Mexico en 1975 et le prochain se tiendra à Paris au cours de 1977.

Les visiteurs officiels de notre Métro se font chaque année de plus en plus nombreux. Isolés ou en groupe, ils ont atteint en 1976 le nombre de 2,007.

Comme conclusion au présent rapport annuel, et au nom de mes collègues de la Commission, je remercie les autorités du Québec et celles de la Communauté urbaine de Montréal pour leur collaboration empressée.

Le président-directeur général,
Lawrence Hanigan

On October 14, 1976, the Montréal Métro celebrated its 10th anniversary. On this important occasion a circular granite support for a bronze plaque designed by the Montreal artist Robert Lapalme, was installed on the Mezzanine at Berri-de Montigny Station. The plaque had been ordered to Mr. Lapalme on the occasion of the opening of the Métro on October 14, 1966. The support has a 7 foot diameter and is also used as a bench.

Also in October, Montréal was the host of the second annual symposium for métros of the world, operating on pneumatic tires. The first symposium was held in Mexico in 1975, and the next one will be in Paris in 1977.

The official visitors to our Métro are more and more numerous each year. Separately or in groups, 2,007 people have visited our installations, in 1976.

In conclusion to this annual report, and in the name of my colleagues of the Commission, I wish to thank the Québec and the Montréal Urban Community authorities for their everlasting cooperation.

Lawrence Hanigan
Chairman and General Manager



Yvon Clermont, c.r.
Secrétaire et conseiller
juridique

Secretary and Legal
Counsel

J.-J. Bouvrette, c.a.
Trésorier et adjoint
à l'exécutif

Treasurer and Executive
Assistant

Gaston Beauchamp, ing.
Service de l'Entretien des
véhicules

Vehicule Maintenance
Department

Nicholas Benedetto
Service de la Protection

Protection Department

Henri Bessette, ing.
Service de la Planification

Service and System Planning
Department

Guy-L. Blain, ing.
Service du Transport

Transportation Department

Georges Donato, ing.
Service du Génie

Engineering Department

J. Jacques Gauthier, c.a.
Service du Budget

Budget Department

Jacques Guilbault, M.Sc.Soc.
Service des Relations industrielles

Industrial Relations Department

Guy Hearson
Service des Achats et
magasins

Purchasing and Stores
Department

Guy Jeannotte
Service de la Publicité et
des Relations publiques

Advertising and Public
Relations Department

